www.volsu.ru

DOI: https://doi.org/10.15688/lc.jvolsu.2026.2.6

UDC 347.72
LBC 67.404.213

Submitted: 10.01.2026
Accepted: 01.06.2026

MULTIMODAL CARRIAGE: CHARACTERISTICS AND SCOPE OF LEGAL REGULATION

Aleksey A. Maksurov

P.G. Demidov Yaroslavl State University, Yaroslavl, Russian Federation

Introduction: the scientific paper addresses the topical issue of determining the subject matter of legal regulation of public relations in the field of multimodal carriage. It examines the specifics of the modern legislative approach to the legal regulation of multimodal carriage. In legal scholarship, the question of the essence of contractual relations in the sphere of multimodal carriage has traditionally remained debatable. On September 1, 2025, Federal Law No. 288-FZ of August 8, 2024, "On Direct Mixed Carriage and on Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation," came into force, the approach of which to resolving this issue differs significantly from the provisions of the original draft law discussed in the doctrine. As a result, there is a need to determine the essential characteristics of contractual relations for multimodal carriage in accordance with the law, as well as to clarify doctrinal provisions on this matter, which became the **purpose** of the study. The scientific novelty is manifested in the fact that at present, in order to prevent legal uncertainty, it is necessary to identify the essential features of multimodal carriage and clarify the subject matter of the legal regulation of public relations in the area of multimodal carriage. **Methods:** the methodological framework includes the general scientific methods of cognition applied in social sciences in general, including legal sciences, in particular, the methods of formal logic and the systemic approach to the study of legal phenomena. **Results:** the paper identifies three special groups of legal circumstances in multimodal carriage, including the factual and legal links between the first carrier and the consignor, the joining of other co-carriers (besides the first one) to the carriage, and the mutual obligations of the co-carriers. **Conclusions:** the paper identifies the essential features of multimodal carriage and shows the specifics of their reflection in civil legislation. It proposes to amend the Civil Code of the Russian Federation in accordance with the special legislation on multimodal carriage.

Key words: mixed carriage, multimodal carriage, complex carriage, combined carriage, types of carriage process, carriage purposes, consignor, carrier.

Citation. Maksurov A.A. Multimodal Carriage: Characteristics and Scope of Legal Regulation. *Legal Concept = Pravovaya paradigma*, 2026, vol. 25, no. 2, pp. 41-48. (in Russian). DOI: https://doi.org/10.15688/lc.jvolsu.2026.2.6

УДК 347.72
ББК 67.404.213

Дата поступления статьи: 10.01.2026
Дата принятия статьи: 01.06.2026

МУЛЬТИМОДАЛЬНАЯ ПЕРЕВОЗКА: ПРИЗНАКИ И СФЕРА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Алексей Анатольевич Максуров

Ярославский государственный университет им. П.Г. Демидова, г. Ярославль, Российская Федерация

Введение: научная статья посвящена актуальной проблеме – вопросу определения предмета правового регулирования общественных отношений в области мультимодальных перевозок. В статье рассмотрены особенности современного законодательного подхода к правовому регулированию мультимодальной перевозки. В юридической науке вопрос о сущности договорных отношений в сфере осуществления мультимодальных перевозок традиционно остается дискуссионным. 01.09.2025 вступил в силу Федеральный закон «О прямых смешанных перевозках и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.08.2024 № 288-ФЗ, подход которого к решению данного вопроса значительно отличается от положений первоначального законопроекта, обсуждавшегося в доктрине. В результате возникла необходимость в определении сущностных характеристик договорных отношений по мудьтимодальной перевозке

© Максуров А.А., 2026

в соответствии с нормами закона, а также в уточнении доктринальных положений на этот счет, что и стало целью исследования. **Научная новизна** проведенного исследования проявилась в том, что в настоящее время в целях предотвращения правовой неопределенности необходимо выделить сущностные признаки мультимодальной перевозки и уточнить предмет правового регулирования общественных отношений в области мультимодальных перевозок. **Методологическую основу** исследования составили общенаучные методы познания, применяемые в общественных науках в целом, в том числе и в юридических науках, в том числе, методы формальной логики и системный подход к исследованию правовых явлений. **Результаты исследования:** при осуществлении мультимодальной перевозки усматривается наличие трех особых групп правовых обстоятельств, включая фактические и юридические связи между первым перевозчиком и грузоотправителем, присоединение к перевозке иных, помимо первого, соперевозчиков, взаимные обязательства соперевозчиков. **Выводы:** выявлены сущностные признаки мультимодальной перевозки, а также показаны особенности их отражения в гражданском законодательстве. Предложено уточнение норм ГК РФ в соответствии со специальным законодательством о мультимодальных перевозках.

Ключевые слова: смешанная перевозка, мультимодальная перевозка, комплексная перевозка, комбинированная перевозка, виды перевозочного процесса, цели перевозки, грузоотправитель, перевозчик.

Цитирование. Максуров А. А. Мультимодальная перевозка: признаки и сфера правового регулирования // Legal Concept = Правовая парадигма. – 2026. – Т. 25, № 2. – С. 41–48. – DOI: https://doi.org/10.15688/lc.jvolsu.2026.2.6

Введение

Анализ правового механизма мультимодальных перевозок предполагает, прежде всего, осознание правовой сущности и причин формирования такого экономико-правового концепта.

Транспортное сообщение связывает регионы России в единое экономическое пространство, обеспечивает интеграцию с мировым сообществом и глобальной экономической системой. При этом исторически Россия имеет выгодное положение с точки зрения экономической географии, что уже само по себе потенциально способствует осуществлению мультимодальных перевозок, а физическая география страны зачастую требует комбинированного использования различных видов транспорта даже при внутринациональных перевозках.

Очевидные причины, главным образом, особенности национальных территорий и требование экономической эффективности предпринимательства в транспортной деятельности, привели к тому, что международные мультимодальные перевозки стали основным видом трансграничного сообщения.

Процесс правового регулирования вопросов мультимодальных перевозок находится в активной динамике. С 01.09.2025 вступил в силу Федеральный закон «О прямых смешанных перевозках и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.08.2024 № 288-ФЗ (далее – Закон о прямых смешанных перевозках) [18], положения которого значительно изменились сравнительно с первоначальным проектом и требуют научного осмысления и анализа. Активно развиваются нормы международного и регионального, в частности, европейского права, и права конкретных «транспортных коридоров», зарубежное законодательство о мультимодальных перевозках [12, с. 42].

В данном исследовании автор оперирует термином «мультимодальная перевозка» по тем причинам, что понятие «мультимодальность» в большей степени отражает в себе все признаки рассматриваемых перевозок, в частности, еще и потому, что включает в себя требование о перевозке по единому перевозочному документу, тогда как ст. 788 ГК РФ, указывает на «перевозки в прямом смешанном сообщении» плюс «по единому документу». Именно «мультимодальная перевозка» как термин полностью превалирует в экономической литературе и логистике. Основным делением в доктрине выступает именно деление перевозок на мультимодальные и интермодальные перевозки и в большинстве случаев речь идет именно о термине «мультимодальная перевозка». Необходимо отметить, что ранее и в проектах законов, существовавших до приятия Закона о прямых смешанных перевозках, использовался также термин «мультимодальная перевозка».

До настоящего времени ни в доктрине, ни в нормах международного права нет усто-

явшегося понимания мультимодальной перевозки как особого способа организации перевозочного процесса. Нет и единства мнений по поводу сущностных признаков международной мультимодальной перевозки. В международном праве действуют существенно различающиеся между собой концепции мультимодальных перевозок, которые каждая по своему решают вопросы ответственности участников перевозочного процесса. Имеет место неопределенность в установлении права, подлежащего применению к отношениям в сфере международной мультимодальной перевозки, как перевозки, осложненной иностранным элементом.

В результате ввиду разнообразия подходов к определению отношений по мультимодальной перевозке, в рамках которых возможна ее реализация, наличия отличных по содержанию мнений к определению правового смысла данного понятия, установление особенностей правовой природы мультимодальной перевозки и экономико-правовых причин, ее породивших, сегодня актуально и значимо. Цель настоящей работы – установление признаков мультимодальной перевозки и сферы применения данного правового механизма.

Цель исследования определяет его методологию, включающую в себя использование методов и приемов формальной логики (дедукции, индукции и классификации), системного анализа правовых явлений, метода обобщения достижений правовой доктрины.

Теоретико-правовые подходы к мультимодальной перевозке

В юридической науке традиционно отмечаются значение и специфика мультимодальных перевозок в следующих аспектах.

Во-первых, мультимодальная перевозка, имея, на первый взгляд, сугубо экономическую составляющую, выполняет и значимую социальную функцию [3, с. 122], реализация которой основана на фундаментальных принципах права [19, с. 62]. Социальный характер проявляется и в учете психологических факторов при согласовании интересов грузоотправителей (пассажиров) и грузополучателей с интересами других лиц [20, с. 91].

Во-вторых, именно благодаря механизму мультимодальной перевозки достигается координация публичных и частных интересов [10, с. 149], что позволяет даже говорить об обеспечении государством устойчивого механизма координации таких интересов [8, с. 22] и о требовании эффективности такой государственной деятельности [7, с. 92].

Мультимодальная перевозка в юридической технологии и юридической деятельности сегодня рассматривается и как особый способ применения средств правового воздействия, а именно, способ регулирования общественных отношений, согласования, в частности интересов участников перевозочного процесса, что позволяет даже относить механизм мультимодальной перевозки к элементам юридической тактики [6, с. 52].

Механизм мультимодальной перевозки может пониматься и как совокупность правовых средств решения конкретных экономических задач и удовлетворения имущественных потребностей, к примеру, как ориентир в процессе разрешения споров путем медиации, выполняющей в данном случае особую экономическую функцию [17, с. 31]. В частности, на практике имели место ситуации, когда, при отсутствии четкого механизма правового регулирования, этот механизм в процессе медиации формировался искусственно [15, с. 22], в том числе, в виде матрицы взаимных прав и обязанностей участников перевозочного процесса, определения моментов перехода бремени ответственности от одного участника перевозки к другому [16, с. 29].

Представляется, что именно в механизме мультимодальной перевозки в наибольшей степени отражается организационная функция гражданско-правовых договоров [14, с. 65].

В-третьих, происходит расширение области применения мультимодальных перевозок, занимающих все большее место в гражданском обороте, что влечет соответствующий интерес к данному виду координации перевозочной деятельности контрольно-надзорных органов, учет сложившихся отношений в рамках исполнительного производства [5, с. 108], при издании согласованных правовых актов, непосредственно регулирующих участие в мультимодальных перевозках субъектов перевозочного процесса (транспортных предприятий, терминалов, аэропортов и т. п.), полностью или частично находящихся в публичной собственности [9, с. 55].

Мультимодальные перевозки все чаще имеют не только частно-имущественное, но экономико-общественное содержание. В этой связи отмечается даже взаимосвязь эффективного и согласованного осуществления мультимодальных перевозок и обеспечения экономической безопасности России [2, с. 12].

Результаты и обсуждение

Конструкция договора (системы договоров) мультимодальной перевозки грузов в российском праве не имеет единого доктринального выражения.

Между тем законодатель представляет необходимые дефиниции, заключающие в себе сущностные признаки этого концепта.

Так, ч. 1 ст. 3 Закона о прямых смешанных перевозках предполагает, что перевозка в прямом смешанном сообщении осуществляется на основании договора перевозки в прямом смешанном сообщении, заключаемого перевозчиком, являющимся стороной соглашения об организации перевозок в прямом смешанном сообщении, с грузоотправителем, пассажиром.

Вместе с тем вопрос о том, что такое сама мультимодальная перевозка как объект интереса сторон договора, в самом общем виде решает ст. 788 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) [4] на основании выделяемых законодателем сущностных признаков данного явления. Представляется, однако, что эти признаки не в полной мере отвечают сущности конструкции мультимодальной перевозки, раскрытой в нормах Закона о прямых смешанных перевозках.

Закон называет три признака, обязательных для мультимодальной перевозки: 1) перевозка осуществляется более, чем одним перевозчиком; 2) используется транспорт различного вида; 3) посредством оформления единого транспортного документа. Тем не менее практика понимала перевозки в качестве мультимодальных и при отсутствии единого транспортного документа, который в императивном виде как обязательный элемент указанного вида грузовых перевозок был введен именно Законом о прямых смешанных перевозках [13, с. 27].

Закон избегает термина «мультимодальная перевозка», который распространен в нормах международного права, употребляя понятие «прямое смешанное сообщение». В то же время ГК РФ, во-первых, не содержит дефиниции применимого понятия, что представляет собой порок логики в виде «определения неизвестного через неизвестное, и во-вторых – отождествляет понятия «прямые смешанные перевозки» и «комбинированные перевозки», тогда как в доктрине эти понятия нередко различаются [11, с. 110]. Например, комбинированные перевозки рассматриваются в виде типа смешанных перевозок с той особенностью, что при их осуществлении нет необходимости в перегрузке, так как груз перемещается в одной и той же грузовой единице (контейнере, полуприцепе) независимо от вида транспорта [1, с. 151].

В ст. 788 ГК РФ как предмет регулирования изначально заявлен круг отношений, не включающих в себя юридические и фактические связи между грузоотправителем и мультимодальным оператором (первым перевозчиком). В то же время, представляется, что термин «взаимоотношения» транспортных организаций объединяет в себе и порядок организации мультимодальных перевозок, притом, что в рамках договорных правоотношений речь все-таки следует вести о перевозчике (стороне договора), а не о транспортной организации.

Выводы

Закон о прямых смешанных перевозках иначе (намного более широко) определяет собственный предмет правового регулирования: согласно ч. 1 ст. 1, он призван установить правовые основы организации и осуществления перевозок грузов, пассажиров, ручной клади, багажа, грузобагажа разными видами транспорта по единому транспортному документу, которые закон именует «перевозками в прямом смешанном сообщении».

Сегодня Закон о прямых смешанных перевозках действует, однако не совсем ясно, как быть в ситуации, когда перевозчиками были заключены соответствующие соглашения ранее, в том числе, если некоторая постоянная перевозка осуществляется в соответствии с ними и сегодня, ведь эти соглашения зачастую не имеют гражданско-правового

характера, а решают лишь организационные вопросы, в связи с чем правило п. 2 ст. 422 ГК РФ ко всем указанным случаям применить сложно. Очевидно только, что любые существующие соглашения в указанной сфере должны соответствовать требованиям Закона о прямых смешанных перевозках как специального закона и нуждаются в приведении в соответствие с ним, в частности с положениями ст. 2 Закона о прямых смешанных перевозках. Содержащиеся в таких положениях нормы, прямо вступающие в противоречие с данным Законом, должны рассматриваться как недействительные (ничтожные).

Однако помимо этого могут иметь место и фактические отношения в области осуществления мультимодальной перевозки при отсутствии участия перевозчиков в конкретном соглашении. Фактические отношения не во всех случаях могут рассматриваться в качестве гражданско-правовых отношений (например, это могут быть административно-правовые отношения в рамках предоставления «транспортных коридоров» или технологические отношения, в частности такие как отношения в сфере подключения к системам оповещения и пр.). Не всегда они могут рассматриваться в качестве договорного обязательства и к ним могут не быть применимы правила о форме договора. Тем не менее права и обязанности перевозчиков и грузоотправителей (грузополучателей) в таких отношениях до заключения новых соглашений, требуемых Законом о прямых смешанных перевозках, должны быть упорядочены и защищены.

По этим причинам предлагаем следующую редакцию ст. 788 Гражданского кодекса Российской Федерации:

1. В случае заключения договора мультимодальной (прямой смешанной) перевозки, то есть перевозки, осуществляемой двумя и более видами транспорта в рамках единого транспортного процесса и по единому транспортному документу, в обязанности первого перевозчика, принявшего груз, входит организация доставки груза (пассажира) в пункт назначения соответствующим видом транспорта.

2. Первый перевозчик, принявший груз, несет солидарную ответственность за сохранность груза, соблюдение сроков доставки груза или пассажира, качество оказанной пассажиру услуги по перевозке совместно с непосредственными перевозчиками и иными лицами, осуществившими сопутствующие перевозке работы и оказавшие услуги (погрузка и выгрузка груза и его хранение, питание пассажира и т. п.), в том числе на фактических договорных началах.

3. Соглашениями указанных в пункте втором настоящей статьи лиц могут быть установлены любые положения, не ограничивающие права грузоотправителя (грузополучателя, пассажира, владельца груза), предусмотренные гражданским законодательством Российской Федерации.

Представляется, что таким образом можно снизить риски возникновения правовой неопределенности и повысить общую эффективность правового воздействия уточнив предметную область правового регулирования в данном конкретном случае.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бажина, М. А. «Понятийный бум» при осуществлении перевозок различными видами транспорта в России и за рубежом: сравнительный анализ / М. А. Бажина, Е. П. Щекочихина // Вестник университета им. О.Е. Кутафина. – 2021. – № 1. – С. 148–156.

2. Баранов, В. М. Основные недостатки координационной практики по обеспечению экономической безопасности Российской Федерации на современном этапе / В. М. Баранов, В. Н. Карташов // Экономическая безопасность России: политические ориентиры, законодательные приоритеты, практика обеспечения. Вестник Нижегородской академии МВД России. – 2006. – № 6. – С. 11–15.

3. Бриль, Г. Г. Малоисследованные общесоциальные функции координационной юридической практики / Г. Г. Бриль // Актуальные проблемы теории и истории права и государства на современном этапе : сб. науч. тр. V межвуз. науч.-практ. конф. / отв. ред. Г. Г. Бриль. – Кострома : [б. и.], 2007. – С. 121–125.

4. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1996. № 5. Ст. 410.

5. Гражданское исполнительное право / под ред. А.А. Власова. – М. : Экзамен, 2004. – 380 с.

6. Карташов, В. Н. К вопросу о понятии координационной юридической тактики / В. Н. Карташов // Развитие молодежной юридической науки в современном мире : сб. науч. тр. по материалам VIII Междунар. науч.-практ. интернет-конф. (15 мая 2011 г.). – Тамбов : [б. и.], 2011. – С. 50–55.

7. Карташов, В. Н. Координационная юридическая практика государственных органов: взгляд на проблему эффективности / В. Н. Карташов // Актуальные проблемы теории и истории права и государства на современном этапе : сб. науч. тр. V межвуз. науч.-практ. конф. / отв. ред. проф. Г. Г. Бриль. – Кострома : [б. и.], 2007. – С. 89–94.

8. Карташов, В. Н. Механизм координационного регулирования / В. Н. Карташов // Вестник научных трудов Нижнекамского филиала Московского гуманитарно-экономического института. Вып. 3. Часть 8. Вопросы теории и истории гос. и права / отв. ред. П. А. Кабанов. – Нижнекамск : [б. и.], 2001. – С. 21–25.

9. Кивленок, Т. В. Правовой акт как внешняя форма координационной деятельности / Т. В. Кивленок // Актуальные проблемы юриспруденции : сб. науч. тр. – Владимир : ВГПУ, 2002. – Вып. 3. – С. 54–58.

10. Макаров, И. И. Координация в праве / И. И. Макаров. – Ярославль : ЯФ МФЮА, 2012. – 392 с.

11. Максуров, А. А. Коммерческое представительство и мультимодальные перевозки в Российской Федерации и за рубежом / А. А. Максуров. – М. : URSS, 2023. – 290 с.

12. Максуров, А. А. Координационное регулирование гражданско-правовых отношений в праве стран Европы / А. А. Максуров // Советник юриста. – 2018. – № 3. – С. 39–46.

13. Максуров, А. А. Ответственность автомобильного перевозчика за неподачу транспортных средств / А. А. Максуров // Юридический вестник Дагестанского государственного университета. – 2019. – Т. 31, вып. 3. – С. 19–28.

14. Политкин, И. А. Организационная функция гражданско-правовых договоров / И. А. Политкин // Legal Concept = Правовая парадигма. – 2025. – Т. 24, № 2. – С. 62–66. – DOI: https://doi.org/10.15688/lc.jvolsu.2025.2.8

15. Таланова, М. В. Виды процессуальных форм медиативной юридической деятельности / М. В. Таланова // Российская юстиция. – 2012. – № 1. – С. 18–24.

16. Таланова, М. В. Основная стадия медиативного процесса / М. В. Таланова // Советник юриста. – 2012. – № 10. – С. 28–34.

17. Таланова, М. В. Политическая функция медиативной юридической практики / М. В. Таланова // Государственная власть и местное самоуправление. – 2012. – № 1. – С. 23–32.

18. Федеральный закон «О прямых смешанных перевозках и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 08.08.2024 № 288-ФЗ // URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_482540/#dst100005

19. Фролов, С. Е. Принципы координационной деятельности / С. Е. Фролов // Актуальные проблемы юриспруденции : сб. науч. тр. – Владимир : ВГПУ, 2002. – С. 59–64.

20. Чернецов, В. Ю. Психологический подход к изучению проблем координационной юридической практики / В. Ю. Чернецов // Законодательство и правоприменение в Российской Федерации : докл. и сообщ. VII Междунар. науч. конф. (Москва, 17 апр. 2007 г.). – М. : РГГУ, 2007. – С. 89–94.

REFERENCES

1. Bazhina M.A., Shhekochikhina E.P. «Ponyatiyny bum» pri osushhestvlenii perevozok razlichnymi vidami transporta v Rossii i za rubezhom: sravnitelny analiz ["Conceptual Boom" in the Implementation of Transportation by Various Modes of Transport in Russia and Abroad. Comparative Analysis]. *Vestnik universiteta im. O.E. Kutafina* [Bulletin of the O.E. Kutafin University], 2021, no. 1, pp. 148-156.

2. Baranov V.M., Kartashov V.N. Osnovnye nedostatki koordinatsionnoy praktiki po obespecheniyu ekonomicheskoy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii na sovremennom etape [The Main Shortcomings of Coordination Practice in Ensuring the Economic Security of the Russian Federation at the Present Stage]. *Ekonomicheskaya bezopasnost Rossii: politicheskie orientiry, zakonodatelnye prioritety, praktika obespecheniya. Vestnik Nizhegorodskoy akademii MVD Rossii* [Economic Security of Russia: Political Guidelines, Legislative Priorities, Practice of Ensuring. Bulletin of the Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia], 2006, no. 6, pp. 11-15.

3. Brill G.G. Maloissledovannye obshhesotsialnye funktsii koordinatsionnoy yuridicheskoy praktiki [Little-Studied General Social Functions of Coordinating Legal Practice]. Brill G.G., ed. *Aktualnye problemy teorii i istorii prava i gosudarstva na sovremennom etape: sb. nauch. tr. V mezhvuz. nauch.-prakt. konf.* [Actual Problems of the Theory and History of Law and the State at the Present Stage. Collection of Scientific Works of the 5th Interuniversity Scientific and Practical Conference]. Kostroma, s.n., 2007, pp. 121-125.

4. Grazhdanskiy kodeks Rossiyskoy Federatsii (chast vtoraya) ot 26.01.1996 № 14-FZ [Civil Code of the Russian Federation (Part Two) Dated January 26, 1996 No. 14-FZ]. *Sobranie zakonodatelstva RF* [Collection of Legislation of the Russian Federation], 1996, no. 5, art. 410.

5. Vlasov A.A., ed. *Grazhdanskoe ispolnitelnoe pravo* [Civil Enforcement Law]. Moscow, Examen Publ., 2004. 380 p.

6. Kartashov V.N. K voprosu o ponyatii koordinatsionnoy yuridicheskoy taktiki [On the Question of the Concept of Coordinating Legal Tactics]. *Razvitie molodezhnoy yuridicheskoy nauki v sovremennom mire: sb. nauch. tr. po materialam VIII Mezhdunar. nauch.-prakt. internet-konf. (15 maya 2011 g.)* [Development of Youth Legal Science in the Modern World. Collection of Scientific Works Based on the Materials of the 8th International Scientific and Practical Internet Conference (May 15, 2011)]. Tambov, s.n., 2011, pp. 50-55.

7. Kartashov V.N. Koordinatsionnaya yuridicheskaya praktika gosudarstvennykh organov: vzglyad na problemu effektivnosti [Coordinated Legal Practice of State Bodies. Look at the Problem of Effectiveness]. Brill G.G., ed. *Aktualnye problemy teorii i istorii prava i gosudarstva na sovremennom etape: sb. nauch. tr. V Mezhvuz. nauch.-prakt. konf.* [Actual Problems of the Theory and History of Law and the State at the Present Stage. Collection of Scientific Papers. The 5th Interuniversity Scientific and Practical Conference]. Kostroma, s.n., 2007. pp. 89-94.

8. Kartashov V.N. Mekhanizm koordinatsionnogo regulirovaniya [The Mechanism of Coordination Regulation]. Kabanov P.A., ed. *Vestnik nauchnykh trudov Nizhnekamskogo filiala Moskovskogo gumanitarno-ekonomicheskogo instituta. Vyp. 3. Chast 8. Voprosy teorii i istorii gos. i prava* [Bulletin of Scientific Papers of the Nizhnekamsk Branch of the Moscow Humanitarian and Economic Institute. Iss. 3. Part 8. Issues of the Theory and History of the State and Law]. Nizhnekamsk, s.n., 2001, pp. 21-25.

9. Kivlenok T.V. Pravovoy akt kak vneshnyaya forma koordinatsionnoy deyatelnosti [Legal Act as an External Form of Coordination Activity]. *Aktualnye problemy yurisprudentsii: sb. nauch. tr.* [Actual Problems of Jurisprudence. Collection of Scientific Papers]. Vladimir, VGPU, 2002, iss. 3, pp. 54-58.

10. Makarov I.I. *Koordinatsiya v prave* [Coordination in Law]. Yaroslavl, YaF MFYuA, 2012. 392 p.

11. Maksurov A.A. *Kommercheskoe predstavitelstvo i multimodalnye perevozki v Rossiyskoy Federatsii i za rubezhom* [Commercial Representation and Multimodal Transportation in the Russian Federation and Abroad]. Moscow, URSS, 2023. 290 p.

12. Maksurov A. A. Koordinatsionnoe regulirovanie grazhdansko-pravovykh otnosheniy v prave stran Evropy [Coordination Regulation of Civil Law Relations in the Law of European Countries]. *Sovetnik yurista* [Lawyer's Advisor], 2018, no. 3, pp. 39-46.

13. Maksurov A.A. Otvetstvennost avtomobilnogo perevozchika za nepodachu transportnykh sredstv [Liability of a Road Carrier for Failure to Provide Vehicles]. *Juridicheskiy vestnik Dagestanskogo gosudarstvennogo universiteta* [Legal Bulletin of Dagestan State University], 2019, vol. 31, iss. 3, pp. 19-28.

14. Politkin I.A. Organizatsionnaya funktsiya grazhdansko-pravovykh dogovorov [The Organizational Function of Civil Contracts]. *Legal Concept = Pravovaya paradigma*, 2025, vol. 24, no. 2, pp. 62-66. DOI: https://doi.org/10.15688/lc.jvolsu.2025.2.8

15. Talanova M.V. Vidy processualnykh form mediativnoy yuridicheskoy deyatelnosti [Types of Procedural Forms of Mediative Legal Activity]. *Rossiyskaya yusticiya* [Russian Justice], 2012, no. 1, pp. 18-24.

16. Talanova M.V. Osnovnaya stadiya mediativnogo processa [The Main Stage of the Mediation Process]. *Sovetnik yurista* [Lawyer's Advisor], 2012, no. 10, pp. 28-34.

17. Talanova M.V. Politicheskaya funktsiya mediativnoy yuridicheskoy praktiki [The Political Function of Mediative Legal Practice]. *Gosudarstvennaya vlast i mestnoe samoupravlenie* [State Power and Local Self-Government], 2012, no. 1, pp. 23-32.

18. *Federalny zakon «O pryamykh smeshannykh perevozkakh i o vnesenii izmeneniy v otdelnye zakonodatelnye akty Rossiyskoy Federatsii» ot 08.08.2024 № 288-FZ* [Federal Law "On Direct Mixed Transport and on Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation" Dated August 8, 2024 No. 288-FZ]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_482540/#dst100005

19. Frolov S.E. Printsipy koordinatsionnoy deyatelnosti [Principles of Coordination Activity]. *Aktualnye problemy yurisprudentsii: sb. nauch. tr.* [Actual Problems of Jurisprudence. Collection of Scientific Papers]. Vladimir, VGPU, 2002. pp. 59-64.

20. Chernetsov V.Ju. Psikhologicheskiy podkhod k izucheniyu problem koordinatsionnoy yuridicheskoy praktiki [Psychological Approach to the Study of Problems of Coordination Legal Practice]. *Zakonodatelstvo i pravoprimenenie v Rossiyskoy Federatsii: dokl. i soobshh. VII Mezhdunar. nauch. konf. (Moskva, 14 apr. 2007 g.)* [Legislation and Law Enforcement in the Russian Federation. Reports and presentations of the VII International Scientific Conference (Moscow, April 17, 2007)]. Moscow, RGGU, 2007. pp. 89-94.

Information About the Author

Aleksey A. Maksurov, Candidate of Sciences (Jurisprudence), Associate Professor, Department of Theory and History of State and Law, P.G. Demidov Yaroslavl State University, Sovetskaya St, 14, 150000 Yaroslavl, Russian Federation, alex.maks.yarosl@gmail.com, https://orcid.org/0000-0002-5781-6524

Информация об авторе

Алексей Анатольевич Максуров, кандидат юридических наук, доцент кафедры теории и истории государства и права, Ярославский государственный университет им. П.Г. Демидова, ул. Советская, 14, 150000 г. Ярославль, Российская Федерация, alex.maks.yarosl@gmail.com, https://orcid.org/0000-0002-5781-6524